Royaume du Maroc

Ministère de l'Equipement
et des Transports

المملكـة المغربيـة

وزارة التجهيـز
والنـقـــل

N°946 DGAC/BEA

رقم ــــــــــــ م ع ط م/م ت ح

Rabat, le : **18 MAI 2009** الـربـــــاط في

Circulaire

relative à la liste des incidents d'aviation civile devant être notifiés sans retard au Bureau d'enquêtes et d'analyses d'accidents d'aviation

Objectif :

La présente circulaire a pour objet de fixer la liste des incidents d'aviation civile qui devraient être portés sans retard à la connaissance du Bureau d'enquêtes et d'analyses d'accidents d'aviation à la Direction Générale de l'Aviation Civile – Rabat.

Notification :

Tout propriétaire, exploitant ou pilote d'aéronef et prestataire de services de navigation aérienne doit notifier, sans retard, tout incident d'aviation civile cité dans les annexes 2 et 3 au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses d'Accidents d'Aviation au moyen de formulaire « **avis d'incidents** » en annexe4, par les voies les plus rapides, le téléphone, la télécopie, le courrier électronique ou le Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA).

Lorsqu'il est jugé utile pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile, tout autre événement qui n'est pas mentionné dans lesdits annexes, doit également être signalé.

Date de la mise en ouvre :

La présente circulaire entre en vigueur à compter du 1er juillet 2009.

Direction Générale de l'Aviation Civile — المديرية العامة للطيران المدني

Av. Mâa El Aynaîne, Agdal, RP Rabat, BP : 1073 : شارع ماء العينين . اكدال. الرباط. ص. ب
Tél : 037 67 94 55 – 037 77 35 27 : الهاتف Fax 037 77 30 74 : الفاكس

ANNEXE 1

Définitions :

Dans la présente circulaire, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Collision en vol : Événement au cours duquel un aéronef en vol entre en contact direct avec un autre aéronef ou objet volant.

Collision au sol entre aéronefs : Contact direct au sol entre deux aéronefs (Cette catégorie inclut également les collisions où un seul des aéronefs se trouve au sol).

Impact sans perte de contrôle CFIT: Accident dans lequel l'aéronef, dont l'équipage a la maîtrise, est dirigé contre le relief (ou l'eau) sans que cet équipage ait eu au préalable conscience de l'imminence de l'accident.

Accident : un événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

1) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
   - dans l'aéronef ; ou
   - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou
   - directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

2) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle:

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol et

- qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

3) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible;

Incident : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave: un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire (l'annexe contient une liste d'exemples d'incidents graves) ;

Incursion sur piste : Toute présence non autorisée sur la piste d'un aéronef, d'un véhicule, d'une personne ou d'un objet.

Non-respect des minima de séparation : Situation dans laquelle les minima de séparation prescrits n'ont pas été maintenus entre aéronefs.

Non-respect par l'aéronef des procédures de gestion du trafic aérien publiées applicables : Événement au cours duquel un aéronef n'exécute pas le vol conformément aux procédures de la circulation aérienne publiées applicables (Exemples : non-respect des SID et STAR publiés ; réglage incorrect de l'altimètre etc.).

Quasi-collision : collision évitée par hasard ou grâce à une manœuvre d'évitement

Prestataire de services de navigation aérienne: organisation compétente et mandatée pour fournir des services relatifs à la gestion du trafic aérien.

Exploitant: une personne, un organisme ou une entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs;

ANNEXE 2

Liste des incidents d'aviation civile concernant un aéronef à turbomoteur ou un aéronef inscrit sur la liste de flotte d'un exploitant titulaire d'un certificat technique d'exploitation.

I- Opérations en vol :

1. Exploitation de l'aéronef :

a)- Collision et risque de collision :

- Collision non classée comme un accident ou quasi – collision de l'aéronef avec un autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout autre obstacle fixe ou mobile ;
- Manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une telle collision ;

b)- Incident au décollage ou à l'atterrissage, notamment :

- Atterrissage forcé ou de précaution ;
- Prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste ;
- Sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage ou atterrissage : décollage ou décollage interrompu, atterrissage ou tentative d'atterrissage ;
- Incursion sur piste ;

c)- Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors de décollage, de remise des gaz ou de la montée initiale ;

d)- Incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale de carburant dit utilisable ;

e)- Perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause ;

f)- Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause ;

g)- Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef , par exemple l'alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibration du manche) ou alerte de survitesse, sauf lorsque ce dispositif a été actionné à des fins de formation ou d'essai ou lorsque l'équipage de conduite a établi avec certitude que l'indication était fausse et que celle – ci n'a pas entrainé de difficulté ou de risque ;

h)- mauvaise interprétation ou incompréhension de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l''équipage de conduite ;

2)-Situation d'urgence :

Situation conduisant à l'utilisation de tout équipement d'urgence ou l'application des procédures prescrites en cas d'urgence, par exemple quantité de carburant dangereusement faible. Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « Panne »).

3)- Autres situations :

Turbulence de sillage ou phénomène météorologique, par exemple foudroiement, cisaillement de vent ou givre, ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci.

II- Eléments techniques de l'aéronef :

1- Perte en vol d'un élément de structure ou d'un élément du système de propulsion de l'aéronef.
2- Anomalie des commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie des volets, des becs, etc…

III- Entretien et réparations de l'aéronef :

Tout dommage ou détérioration (par exemple : rupture, corrosion, etc …), quelle qu'en soit la cause, constatés au cours d'une opération d'entretien et occasionnées à :

- la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation du constructeur), lorsque ces dommages ou cette détérioration dépassent les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessitent la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
- la structure secondaire, lorsque ces dommages ou cette détérioration ont mis ou auraient pu mettre en danger l'aéronef.

IV- Services de la navigation aérienne, aérodromes, installations et services au sol.

1. transmission, réception ou interprétation incorrectes de message de radiotéléphonie entrainant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
2. encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ;
3. écart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui ;
4. chargement ou arrimage incorrect des bagages ou de la cargaison susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence ;
5. fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trempeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne, des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, manuels, etc…

Av. Mâa El Aynaîne, Agdal, RP Rabat, BP : 1073 : شارع ماء العينين . اكدال. الرباط. ص. ب
Tél : 037 67 94 55 – 037 77 35 27 الهاتف : Fax 037 77 30 74 الفاكس :

ANNEXE 3

Liste des incidents d'aviation civile concernant un aéronef qui n'est pas inscrit sur la liste de la flotte d'un exploitant titulaire d'un certificat technique d'exploitation et qui n'est pas équipé d'un turbomoteur

- Une quasi – collision ayant exigé une manœuvre d'événement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse ;
- Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.
- Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée, ou un décollage à partir d'une telle piste avec très faible marge par rapport aux obstacles.
- Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou occupée.
- Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors de décollage ou de la montée initiale.
- Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.
- Tout événement qui a exigé l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- Une défaillance structurelle de l'aéronef ou une désintégration de moteur qui n'est pas classée comme accident.
- Des pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.
- Tous cas d'incapacité d'un membre de l'équipage de conduite en vol.
- Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence.
- Des incidents au décollage ou à l''atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie de piste.
- Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou d'autres occurrences qui pourraient rendre difficile le contrôle de l'aéronef. Toute perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause.
- Une panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.